

FORD AUTOTEAM

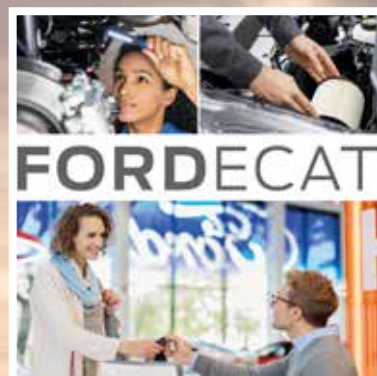
Tidningen för Fords Hela Serviceteam

Utgåva 2/2019 S

Nytt från Ford Pickup
Uppdaterad Ranger och Raptor



15-årsjubileum
Ford Ecac



Klara, färdiga, kör!
Nya Ford Focus ST



Go Further



Framgångssaga Ford Autoteam



Ford Autoteam-programmet firar ett särskilt jubileum i sommar: Sedan över 30 år har det ingått i Ford Training och varit en integrerad del av vidareutbildningen. Det var, är och förblir ett mycket värdefullt forum för att kommunicera med dig på serviceområdet och förmedla tekniskt innehåll på ett sätt som är lika enkelt som lärorikt. Det goda mottagandet

av Ford Autoteam i Europa visar tydligt hur viktig denna form av fackkunskaper är för återförsäljarna.

Tack för ditt deltagande i den stora Autoteam-enkäten 2019. Autoteam-centralen i Bonn utvärderar nu de många svaren och skriftliga kommentarerna från alla de europeiska länderna, för att kunna optimera programmet ytterligare. I nästa nummer kommer vi att presentera resultaten i detalj. Men en sak är redan klar: Över 95 % (!) av alla Autoteam-deltagare tycker att specialutgåvor (t.ex. om nya Ford-modeller) är användbara. Temat "Elbilar och hybridbilar" står högt upp på Fords agenda. Autoteam kommer att ta upp detta spännande och framtidsorienterade ämne mer ingående i de kommande utgåvorna.

Har du redan anmält dig till STARS? Med den omfattande informationen och de

nätbaserade kurserna i STARS är alla servicerådgivare alltid uppdaterade med de senaste kunskaperna vad gäller de senaste utbildningskurserna. Även mekaniker och medarbetare från andra områden får gärna bläddra genom sidorna. Tack vare det mångsidiga innehållet kan både nyanställda och fleråriga medarbetare dra fördel av kursutbudet inom försäljning, service och kommersiella kunder. Utbildningsplattformen STARS finns på länken: <https://web.stars.dealerconnection.com>

Mycket nöje med det nya Autoteam-magasinet som presenteras med ett nytt fräscht utseende.

Udo Harwardt
Chef för teknikutbildning och teknisk support
FCSD Europe

Producerad av OEConnection GmbH i samarbete med Ford of Europe GmbH. Den information som finns i denna publikation var korrekt vid tidpunkten för tryckning. Utrustningen av modellerna samt reparationsprocedurer kan variera mellan marknaderna. Vid tveksamheter gäller därför alltid de arbetsvillkor och -regler som gäller i aktuellt land. Ford Autoteam riktar sig speciellt till Fords återförsäljareföretag och deras medarbetare. Tidskriften är inte avsedd att distribueras till allmänheten eller till kunder. Informationen i Autoteam är konfidentiell.

All vidare tryckning, digital användning av något slag eller kopiering – även av utdrag – kräver vårt godkännande. Vi förbehåller oss samtliga rättigheter enligt upphovsrättslagen. Felaktigheter kan förekomma.

Bildkällor: Ford of Europe – Media Kits and Press Materials; Ford Etis; Ford – Global Asset Management; OEConnection GmbH; ktd GmbH; KWASNY GmbH; Wieländer+Schill; Dahlqvists Bil AB; TUNAP GmbH & Co. KG; iStockphoto LP – Valerii Minhirov, debela



6



10



14



18



21



24

4 | Telegramm från Ford

*Information från Fords värld
Kortfattat om ny och intressant
utveckling av och med Ford.*

5 | Ökad omsättning

*Ford Video Check har blivit en
riktig succé i praktiken för både
återförsäljare och kunder.*

6 | En uppfräschning

*Ford Ranger har fått en ansikts-
lyftning och kommer i en ny
specialversion som Raptor.*

8 | Ännu större utbud

*Tack vare en omfattande upp-
datering har Omnicraft nu fått
många fler produktgrupper.*

10 | Jaktsäsong

*Med upp till 280 hk och 420 Nm
gör nya Ford Focus ST en
imponerande debut.*

14 | Revolutionerande hjälpmedel

*Ford och Wieländer+Schill har
kommit ut med nya verktyg för
nitning och kantfräsning.*

16 | Webbaserad katalog i 15 år

*Tillgången på reservdelar och
ersättningsdelar. Dessutom firar
Ford Ecac ett litet jubileum.*

18 | Kvalitet och kompetens

*Det krävs övning och skicklighet
för att använda SprayMax-lacker
med lyckat resultat.*

21 | Hygienåtgärder

*En ny rengöringsspray hjälper dig
att göra rent pollenfilterhuset.*

24 | Tredje Ford Kuga- generationen

*C2-arkitekturen och tre hybrid-
varianter. Förväntningarna på
nya Ford Kuga stiger.*

FORD AUTOTEAM

Impressum – utgåva 2/2019

Ford Europe (TSO)

Udo Harwardt
Michael A. Peack

Ford Sverige

LHL – Kristine Gabrielsson

OEC produktchef

Darren Pettitt

Teknisk redaktion

Jürgen Müller (ledning)
Fabian Müller

Utformning och design

Friedrich Krings (ledning)
Michaela Goller

Administration

Michaela Goller
Dorothee Jüterbock

Tillverkad och producerad av



OECConnection GmbH
Siegfried-Leopold-Straße 58
53225 Bonn
TYSKLAND

Kontaktdata

**Alla frågor rörande Autoteam-
programmet ska adresseras till:**

Autoteam-Zentrale
Siegfried-Leopold-Straße 58
53225 Bonn · Tyskland
Telefon: +49 228 4037-585
E-Mail: autoteam.de@oecconnection.com



Autoteam årsjubileum!

När det allra första numret av Autoteam kom ut sommaren 1989 kunde ingen ana att det skulle komma att bli en sådan framgång. Hittills har drygt 100 Autoteam-tidningar producerats samt ett antal specialutgåvor. Frågetävlingen fördjupar de nya kunskaparna och stärker motivationen. I Europa deltar omkring 2 400 Ford-återförsäljare med sammanlagt nästan 20 000 aktiva medarbetare. Autoteam är ett mycket användbart sätt att kommunicera med alla som jobbar inom service. Utöver de tekniska rapporterna finns det även artiklar om underhåll och diagnoser på Ford-modeller. På så sätt förmedlas mycket fackkunskap om nya fordon, ny teknik och nya marknadsföringsstrategier.



Ford Transit med mer nyttolast

Tack vare ett omfattande viktbesparingsprogram har nyttolasten hos Ford Transit kunnat ökas med upp till 80 kg. Till exempel består motorhuvens aluminium och lastutrymmets skiljevägg av kompositmaterial. Speciella fälgar och flera mindre detaljlösningar har också bidragit till att egenvikten reducerats. En så hög nyttolast som möjligt är en särskilt viktig aspekt för många transportföretag eller hantverksfirmor vid inköp av fordon. Transit kan på begäran fås med den innovativa 48 V milda hybridtekniken mHEV, som Ford är först med att erbjuda i detta segment. Den är möjlig i varianterna med fram- och bakhjulsdrift med manuell växellåda.



Ford Explorers återkomst

Den mest sålda SUV-modellen i USA genom tiderna kommer i slutet av 2019 till Europa som laddhybridvariant med 331 kW (450 hk) och 840 Nm. Denna sjusitsiga bil kan köras cirka 40 kilometer med ren eldrift. Eftersom detta innebär noll utsläpp gör det den särskilt attraktiv att använda i innerstaden. Den sjätte generationen av denna bästsäljare är nyutvecklad från grunden och kommer i två högvärdiga utrustningsvarianter: den sportiga ST-Line, som plockar upp designegenskaper från Ford Performance, samt den mycket lyxiga Platinum-versionen. Explorer-laddhybriden gjorde sin Europadebut i början av april på Ford-eventet "Go Further" i Amsterdam.



Utblick: Crossover Ford Puma

Under första kvartalet 2020 kommer med största sannolikhet den mycket lovande bilen Crossover Ford Puma ut på marknaden. Den tillverkas i fabriken Craiova och utökar den attraktiva Ford-paletten i SUV-segmentet. Vid valet av den milda hybridtekniken på 48 V ersätts en traditionella kraftgenerators motor med en remdriven startgenerator. I kombination med 1,0-liters EcoBoost-motor och upp till 114 kW (155 hk) garanteras kraftfull prestanda. Den atletiska karosdesignen med progressiva proportioner och de högt placerade strålkastarna ger Puma ett unikt utseende. Och bagagerummet rymmer upp till 456 liter, vilket är ovanligt mycket för den här fordonsklassen.



▼ Kunden kan själv se när däckens profildjup mäts.



Ökad omsättning

Ford Video-Check Den svenska bilåterförsäljaren Dahlgqvists Bil är mycket nöjda med hur serviceverksamheten har utvecklats efter införandet av Ford Video Check och kan uppvisa ett positivt resultat så här långt.

Det v:dn Joacim Dahlgqvist tycker är särskilt roligt att se är att både omsättningen och kundnöjdheten har ökat.

– Våra kunder älskar Video Check. Vi hör bara positiva kommentarer om det. Om jag ska vara ärlig så var jag faktiskt ganska skeptisk själv till en början. Jag kände ju att vi redan hade bra relationer med många kunder och tänkte: "Behöver vi verkligen denna Video Check för att stärka vårt förtroende hos bilägarna?" Men nu är jag helt övertygad, säger Peter Sandgren, servicemarknadschef på Dahlgqvists Bil.

Verkstadskunder har i dag sällan tid att vänta på personlig rådgivning på plats men förväntar sig ändå så stor öppenhet som möjligt när det gäller deras bilar.

– Att vi kan erbjuda en video direkt i en smartphone eller dator och bilägaren på bara några minuter kan vara fullt involverad och uppdaterad om det senaste. Det är helt rätt. Ford Video Check är en toppmodern service som ger Ford en fördel framför konkurrenterna, säger Joacim Dahlgqvist.

En del bilåterförsäljare ser vissa svårigheter med att implementera Video Check i sina dagliga rutiner. På Dahlgqvists Bil var det inga problem.

– Du måste våga tänka nytt, även om det kan ta emot i början. Det lönar sig med tiden, säger servicemarknadschefen och undanröjer eventuella tvivel.

– Det är viktigt att hitta ett naturligt flöde för Video Check i processen så att det inte tar för lång tid och bara blir till ytterligare ett moment i arbetet.

Den största utmaningen är att göra meningsfulla videoinspelningar som håller jämn kvalitet. Det kan vara lite ovant för servicemedarbetarna i början. Här finns ett behov av fortsatt utbildning och träning. Dahlgqvists använder bland annat Ford Video Check vid felsökning på däck men även för mer komplexa jobb som kopplingsbyten. Det hjälper kunden att lättare förstå varför ett uppdrag eventuellt kommer att kosta mer, till exempel när kunden själv kan se att inte bara kopplingskivan är sliten utan även tryckplattan och urtrampningslagret. Video Check bidrar alltså till ökad öppenhet gentemot kunden och kan spela en avgörande roll för att få omsättningen att öka på medellång till lång sikt.

Ford Video Check på Dahlgqvists Bil i Sverige. Servicemarknadschef Peter Sandgren (vänster) och vd Joacim Dahlgqvist (mitten) tittar på medan mekanikern Rasmus Bellman spelar in en video.





En uppfräschning

Ford Ranger – ansiktslyftning och Raptor Ford Ranger hör sedan många år till de mest populära pickuperorna i Europa och har varit mycket framgångsrik i USA ända sedan 1982. Nu finns det en uppdaterad version att se fram emot.

Till skillnad från USA har pickupen haft svårt att konkurrera med kompaktbilens starka ställning. Ford Ranger är ändå den mest sålda pickupen i Europa. Under 2018 registrerades 51 500 beställningar från europeiska kunder, varav 7 988 stycken i Tyskland. Det var faktiskt 15 procent mer än i fjol – vilket gör att Ranger leder klassen igen. Och nu har Ford gett modellen en rejäl uppfräschning.

Bland de visuella förbättringarna finns bland annat en moderniserad stötfångarkjol fram och en modifierad kylargrill, nu försedd med två horisontella dekorlistor. Som tillval kan också nya Bi-Xenon-strålkastarna med LED-varselljus och LED-dimljus ingå. I de högre utrustningsnivåerna är detta standard. En annan nyhet är snygga metallic-lackfärger som Blue Lightning och Diffused Silver.

Lika mycket arbete har lagts på kvaliteten invändigt, vilket nu ligger på en nivå som kan jämföras med personbilsstandard. Framförallt har material av betydligt högre kvalitet valts till de olika ytorna inne i bilen. Modern anslutningsbarhet och avancerade assistanssystem bidrar dessutom till ökad säkerhet och komfort.

Den största förändringen har dock skett i tekniken. De nya motorerna har blivit effektivare och sänker bränslekostnaderna. Det tidigare största motoralternativet (3,2 liter, fem cylindrar) utgår. I stället erbjuds den senaste versionen av 2.0L EcoBlue-turbodieseln i tre olika effekt-klasser:

- 96 kW (130 hk) med 340 Nm
- 125 kW (170 hk) med 420 Nm
- 156 kW (213 hk) med 500 Nm

Den minsta varianten och mellanvarianten har båda en specialutvecklad kompakt turboladdare med variabel turbingeometri. Den når ett hög laddtryck redan vid låga varvtal och ger omedelbar gasrespons.

I den starkaste motorn används Bi-Turbo-teknik med en mindre högtrycks- och en större lågtrycksturbo. Vid låga varvtal är båda seriekopplade för att ge en bra gasrespons. På höga varv arbetar enbart den större turboladdaren för att ge en linjär acceleration, vilket ger förbättrad åkkomfort. Tack vare dieselpartikelfilter och SCR-katalysator med AdBlue-insprutning uppfyller alla motorer den stränga avgasnormen Euro 6c – och det med ännu högre bränsleeffektivitet.



▲ Tack vare komponenter av mycket hög kvalitet klarar Ford Ranger Raptor även den allra tuffaste terräng.



► Ett rejält kvalitetslyft för interiören som kan övertyga den mest kräsne köpare.



▲ Kraftfulla stötdämpare från Fox gör extrema fjädringsrörelser möjliga.

I 130 hk-versionen står en friktionsoptimerad 6-växlad manuell växellåda för kraftöverföringen. För de starkare motorvarianterna på 170 hk respektive 213 hk (tillval eller standard) planeras den 10-stegad automatväxellåda, som är bekant från Ford Mustang. Här ser vi flera variabla utväxlingar och en adaptiv kopplingslogik, som kan reagera på yttre förhållanden i realtid, till att den fyrhjulsdrivna pick-upen får både optimala köregenskaper och en måttlig bränsleförbrukning.

Ford Ranger Raptor

Ford Ranger Raptor har utvecklats av Ford Performance-avdelningen och har ett utmärkande utseende. Den skiljer sig från seriemodellen i den exteriöra designen genom utställda hjulhus av kompositplast, perforerade fotsteg av aluminium, terrängdäck i dimensionen 285/70/R17 och inte minst en stor mattsvart kylargrill med bokstäverna "F O R D".

Raptor är som standard utrustad med 213 hk och 10-stegad automatlåda. Chassiet har förstärkts med höghållfast stål för att den ska kunna ta sig fram snabbt även i terräng. Spårvidden är 150 mm bredare jämfört

med serieversionen och markfrigången 56 till 283 mm högre. För chassiet har Ford anlitat rallyspecialisten Fox, vars stötdämpare har en diameter på 46,6 mm. I Offroad Management-systemet finns sex olika körlägen att välja mellan:

- Normal: för optimerad bränsleförbrukning och åkkomfort
- Sport: för sportig körning på asfalt
- Grass/Gravel/Snow: för säker körning på slirigt underlag
- Mud/Sand: för optimal dragkraft och dynamik i djup och/eller mjuk mark
- Rock: för klippig terräng i konstant promenadtempo
- Baja: för snabba och smidiga offroadpassager (namnet syftar på ökenrallyt Baja California)



Omnecraft™

Ännu större utbud



Omnecraft (uppdatering) Sedan den framgångsrika starten i slutet av 2017 har nyligen en omfattande uppdatering släppts med ytterligare 21 produktgrupper från Omnicraft. Nu finns det 4 000 artikelnummer i systemet och utbudet växer hela tiden.

Fords reservdelsmärke Omnicraft är förstavalet för kunder med andra bilmärken och har utvecklats till att bli en riktig framgång. Programmet kännetecknas av hög kvalitet till attraktiva priser och att det är enkelt att göra en beställning. En annan viktig aspekt är att Omnicraft nu även täcker in många bilmodeller från andra tillverkare. Alla komponenter kan distribueras från ett och samma ställe centralt hos återförsäljare som säljer Fords reservdelar. På så sätt slipper ni samordna beställningar från olika leverantörer och det blir enkelt och smidigt att lägga order på alla nödvändiga reservdelar.

Förändras hela tiden

Ändrade kundbeteenden, ökad konkurrens och dumpade priser har präglat bilbranschen i många år. Detta medför

en del risker men också många möjligheter. I dag är det viktigare än någonsin att ni även kan erbjuda delar till alla större service- och reparationsarbeten på bilar av andra märken. Huvudskälen till det är:



- Andelen äldre bilar har ökat kraftigt i Europa och de blir bara fler och fler. Här finns det stora affärsmöjligheter för er.
- Kundlojaliteten sjunker med stigande fordonsålder. När tillverkargarantin och den eventuella utökade garantin har upphört är det vanligt att bilägare väljer en obunden verkstad i stället.
- Obundna verkstäder och verkstadskedjor tjänar på att vara märkesoberoende. Här gäller det att se till att även ni får en del av den här affären i framtiden.

Fords reservdelserbudande

Tack vare Omnicraft har ni nu möjlighet att välja mellan tre märken som täcker in alla nödvändiga delar – och allt från en och samma leverantör.

		
Fords originaldelar	Ford Motorcraft	Omnecraft
Kvalitetslösningen för alla Ford-modeller	Bästa alternativet för priskänsliga ägare av äldre Ford-modeller	Första valet vid reparations- och servicearbeten på bilar från andra tillverkare
Toppkvalitet och perfekt passform som uppfyller de högsta kraven	Fords höga kvalitetsstandard till attraktiva priser	Hög kvalitet även för kunder med bilar av andra märken

Omnicraft – produktsortiment 2019

Service- och reparationsdelar	El	Filter	Vätskor
Bromsskivor (MLI 701)	Batterier (MLI 751)	Oljefilter (MLI 753)	AdBlue (MLI 672)
Bromsbelägg (MLI 702)	Startmotorer (MLI 706)	Dieselbränslefilter (MLI 758)	Bromsvätska* (MLI 672)
Bromsbackar* (MLI 528)	Generatorer (MLI 711)	Luftfilter (MLI 754)	Bilglasrengöringsmedel (MLI 672)
Kuggremssats* (MLI 613)	Glödlampor/Xenon-lampor* (MLI 550)	Kupéfilter (MLI 755)	* NYTT SOM TILLKOMMIT
Drivrem* (MLI 644)	 <p>◀ NYTT i sortimentet – från och med nu hittar du bland annat tändstift, vattenpumpar och kopplingssatser i Omnicrafts produktutbud.</p> <p>▶ Även kuggremssatser går att beställa.</p>		
Kopplingssats* (MLI 628)			
Stötdämpare (MLI 703)			
Tändstift* (MLI 642)			
Vattenpumpar* (MLI 621)			
Torkarblad (MLI 761)			

Utbudet på Omnicraft omfattar en mängd olika användningsområden inom service och reparation och täcker per produktgrupp nu redan upp till 90 procent av bilarna från alla tillverkare. Här

finns det en enorm potential för er som återförsäljare att öka era chanser att vinna nya kunder på servicemarknaden. Reservdelssortimentet kommer dessutom att utökas ytterligare. Det finns

alltså inte längre någon anledning att beställa hem delar åt kunder med bilar av andra märken från andra leverantörer.

Använd Omnicraft på optimalt sätt

- Använd Omnicraft även för reparations- och servicearbeten på begagnade bilar och ta reda på vilken potential ni har att sälja reservdelar för andra bilmärken.
- Gör era potentiella kunder och era lager- och service-medarbetare medvetna om de många fördelarna med Omnicraft.
- Håll de vanligaste nödvändiga Omnicraft-delarna i lager, som till exempel lampor, torkarblad och batterier.
- Bekanta dig med integreringen av Omnicraft-sortimentet i Ford Ecat och Ford Ecat+ och med den webbaserade reservdelskatalogen ProPartsNet.
- Prata med era auktoriserade Ford-reservdelsåterförsäljare om Omnicraft och använd Fords reservdelsnätverk som informationskälla kring Omnicrafts produktutbud.
- Håll dig uppdaterad, så att du bland annat vet när nya delar blir tillgängliga.

Hitta efterfrågade delar

Alla delar finns som vanligt listade i Ford Ecat och Ford Ecat+. Men för att identifiera efterfrågade komponenter har du också den omfattande online-katalogen ProPartsNet att tillgå, som du hittar på följande länk:
<https://propartsnet-global.opticonline.com>

Det finns olika sätt du kan hitta rätt artikelnummer:

- 1) Välj fordon manuellt
- 2) Välj chassinummer
- 3) Sök via tillverkarkod/typkod
- 4) Sök bakåt via artikelnummer



Jaktsäsong

Ny Ford Focus ST Anhängare till särskilt sportiga och kompakta bilar behövde inte vänta länge den här gången: Cirka nio månader efter den officiella lanseringen av den nya Ford Focus är det nu dags för det mer än övertygande kraftpaketet, den av Ford Performance-teamet utvecklade ST-versionen med 280 hk och 420 Nm.

Avancerad teknik, sofistikerade förarassistanssystem, intuitiv dynamik och den högsta användarvänligheten vid daglig användning: Dessa är bara några av de många attribut som kännetecknar den nya Ford Focus ST. Förutom 5-dörrars versionen omfattar programmet även Turnier-varianten som har specialutvecklats för den unga familjen. Båda karossvarianterna har en 2,3 liters EcoBoost-bensinmotor och en 2,0 liters EcoBlue-dieselmotor till förfogande, tillsammans med en sportig 6-växlad växellåda. En 7-växlad automatlåda lanseras senare som ett alternativ för bensinbilen.

Design och styling

Jämfört med den konventionella Focus förfogar ST över olika optiska modifieringar, såsom på den övre och nedre kylargrillen, där syftet är att förbättra frisklufttillförseln till motorn. Den speciella utformningen av den främre stötfångaren optimerar aerodynamiken och minskar körmotståndet; sidokjolar har också en speciell design. Den distinkta takspoilern är mer brant vinklad och genererar större tryck på bakaxeln, något som märkbart förbättrar körbeteendet, särskilt vid högre hastigheter. Det iögonfal-

lande diffusorelementet och de två avgasändrören understryker den kompakta bilens tävlingsambitioner. I motsats till den tidigare modellen finns nu även ett avtagbart dragkrok, för Turnier på förfrågan även med svängfunktion.

ST är 10 mm lägre än Focus-serien och har hårdare främre och bakre stötdämpare. Exklusivt och utan extra kostnad finns för den 5-dörrars varianten med 2,3 liters EcoBoost-bensinmotorn en elektronisk stötdämparkontroll CCD med detekteringsfunktion för stöthål och en elektroniskt styrd differentialsärr eLSD för framaxeln.

Focus ST finns till en början tillgänglig i två vanliga färger (Frozen White och Race Red) samt i fem metallic-utföranden: Absolute Black, Magnetic, Desert Island Blue, Ruby Red och Orange Fury. De 5-ekrar aluminiumfälgar i mörkt silver (18 tum) eller i Magnetit- premiumlack

(19 tum) med däckdimensioner 235/40 R18 eller 235/35 R19 passar perfekt till det dynamiska totalutseendet av Ford Focus ST. De 5-ekrar aluminiumfälgar i mörkt silver (18 tum) eller i Magnetit-premiumlack (19 tum) med däckdimensioner 235/40 R18 eller 235/35 R19 passar perfekt till det dynamiska totalutseendet av Ford Focus ST.



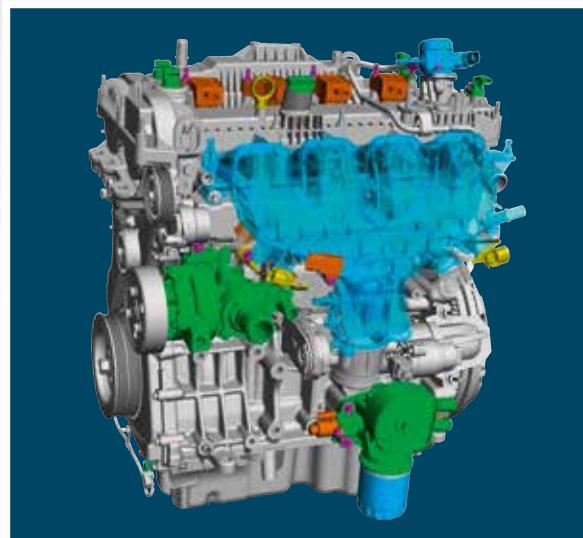
Motorer

Med **2,3-liters EcoBoost-bensinmotorn** erbjuder Ford en extremt kraftfull men ändå ekonomisk drivkälla till sportigt orienterade förare. Det kraftfulla drivpaketet i aluminium med avgasturboladdare samt variabel ventiljustering 0 med enorma 206 kW (280 hk) och ett enormt vridmoment på 420 Nm som konstant finns tillgängligt i det mellersta varvtalsområdet mellan 3 000 och 4 000 varv/min Omgående och samtidigt "mjukt" svarsbeteende säkerställs tack vare den friktionsoptimerade Twin-Scroll Loader med lågt tröghetsmoment. Det speciella avgassystemet med reducerat mottryck, ett exakt matchat inloppssystem och den prestandaoptimerade laddluftkylaren har en positiv effekt på gasutbytet i förbränningskamrarna.

En höjdpunkt av den fyrcylindriga motorn med dubbel kamaxel är "anti-lagg funktionen" som används för första gången i en EcoBoost-motor och togs över från Ford Fiesta WRC rallybilar. I de båda körlägena "Sport" och "Racerbana" motverkas den tillfälliga förlusten av laddtrycket vid uppväxling genom att lämna gasspjället öppen lite längre även när föraren tar bort foten från gaspeda-

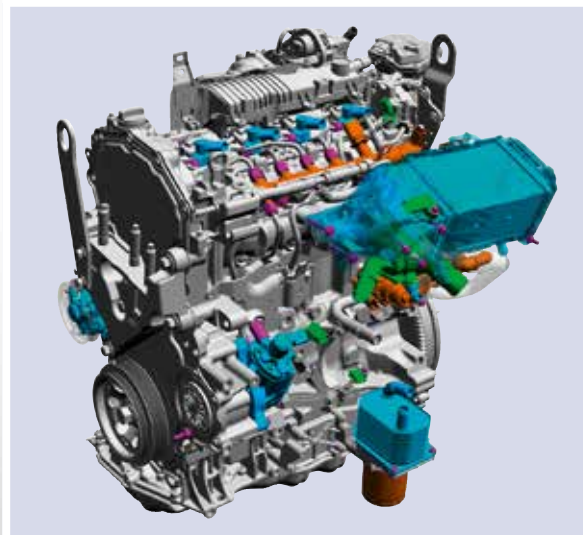
len. På så sätt vänds avgasflödet i turboaggregatet och stegbladen på kompressionssidan förblir i rotationshastighet. När föraren sedan ger gas igen, svarar laddaren snabbare med fullt tryck.

Den **2,0 liters EcoBlue-dieselmotorn** har också prestandaoptimerats för användning i Focus ST och har nu med sina 140 kW (190 hk) och 400 Nm, som redan finns där vid 2 000 varv/min, mycket starta egenskaper. Detta tack vare turboladdaren med variabel turbingeometri och lägre vikt samt inre bearbetningar plus friktionsrelaterade förbättringar. Laddarens speciella stålkolvar förändrar inte heller sin form vid höga drifttemperaturer (t.ex. vid snabb körning på motorvägar i det övre varvtalsområdet). Laddarens integrerade inloppssystem har innovativa insugskanaler, som är ordnade i en spegelbild och har på så sätt en positiv inverkan på förbränningsprocessen i cylindern. Med en kombinerad bränsleförbrukning på mindre än 5 liter per 100 km kan bilägaren se fram emot en räckvidd på mer än 1 000 kilometer. Liksom bensinmotorn, uppfyller EcoBlue-motorn de strängaste avgaskraven enligt Euro 6d-TEMP.



▲ Den med ett partikelfilter utrustade 2,3 liters EcoBoost-bensinmotorn accelererar Focus ST från noll till 100 km/h på mindre än sex sekunder.

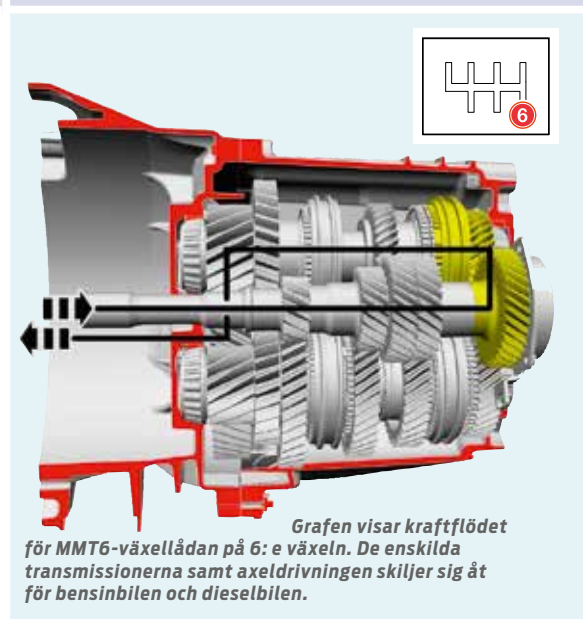
▼ Ekonomiskt och sportigt på samma gång: Den 2,0 liters EcoBlue-dieselmotorn visar på ett imponerande sätt hur detta kan förverkligas vid körning.



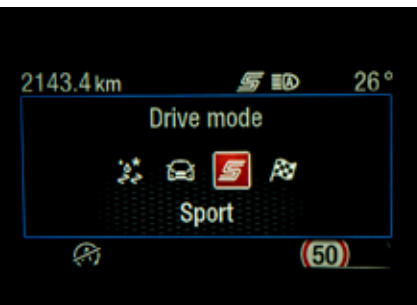
Växellåda

Den som standard inbyggda 6-växlars växellådan MMT6 har sju procent kortare växlingsbanor än hos andra Ford Focus-versioner för att göra växlingen snabbare. Nytt är även den automatiska hastighetsregleringen, som ST tar över från den aktuella Ford Mustang. Vid nedväxling jämnar den ut varvtalsskillnaden med att sköta trotteltreglering. Detta utjämnar skillnaderna i varvtal mellan de enskilda växlar. Denna mellanliggande gasfunktion, likaså en optisk visning av växlingpunkten tillhör till Performance-paketet som kan beställas som extrautrustning för ST-varianter med EcoBoost-bensinmotorer och manuella växellådor. Likaså en optisk visning av växlingpunkten tillhör till Performance-paketet som kan beställas som extrautrustning för ST-varianter med EcoBoost-bensinmotorer och manuella växellådor.

I slutet på 2019 kommer Ford Focus ST med bensinmotor (limousine och Turnier) kunna levereras med en ny 7-växlars intelligent automatlåda. Exakt anpassade transmissioner plus adaptiv växling som anpassas till den aktuella körstilen från vardaglig körning fram till körning på racerbana, är en klass för sig. Det går även att manuellt växla med vippomkopplarna på ratten. ▶



Grafen visar kraftflödet för MMT6-växellådan på 6:e växeln. De enskilda transmissionerna samt axeldrivningen skiljer sig åt för bensinbilen och dieselbilen.



Intressanta fakta och specialfunktioner

På denna sida listar vi i kompakt form ytterligare fakta som kännetecknar den nya Ford Focus ST. Om du vill lära dig ännu mer kan du använda de redan kända kanalerna såsom t.ex. Ford Etis.

- eLSD (electronic Limited Slip Differential), som erbjuds för 5-dörrars bensenbilen, är den elektroniska varianten av en mekanisk differentialspärr. Denna ger dock betydligt mer precision och blixtsnabba reaktioner. Vridmomentfördelningen till drivhjulen regleras preventivt beroende på inkommande kördata. Vid behov överförs upp till 100 procent av drivkraften till det hjulet som har bättre dragkraft – detta är väldigt fördelaktigt när man accelererar efter kurvor.
- Via de selektiva körlägesväljaren kan programmen "Normal", "Halka" och "Sport" aktiveras. Det valfria Performance-paketet förfogar även över programmet "Racerbana". I programmet "Sport" går det att också trycka på knappen "S" till höger på ratten och sedan gå via "Mode" till val av körlägen.
- I Performance-paketet för ST-bensinmotorn ingår även en Launch-Control-funktion för automatisk start av tävlingskörning. I läget "Racerbana" svarar bromsarna genast med mycket mer aggressivitet; högre styrkrafter ger dessutom ett bättre svarsbeteende och gaspedalen reagerar ännu mer känsligt.
- Bakaxelkonstruktionen säkerställer ett direkt svar på styrkommandon utan att komforten blir lidande. Den nya ST har gemensamt med den vanliga Focus ett enastående snabbt styrbeteende; fordonets tyngdpunkt är dock tio millimeter lägre och stötdämparna är inställda på olika sätt: På framaxeln har de en 20 procent

förbättrad identifiering; på bakaxeln är de 13 procent styvare för att optimera väglaget vid engagerad körstil. Turnier-varianten har en speciell bakaxelgeometri med förskjutet placerade stötdämpare, vilket möjliggör ett responsivt och säkert självstyrningsbeteende även vid användning av högre hjullaster.

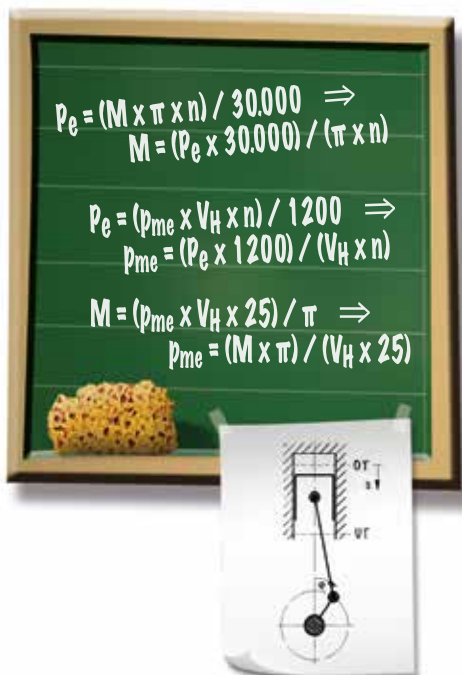
- Bromssystemet med hög prestanda omfattar större bromsskivor framtill (330 x 27 mm) och baktill (302 x 11 mm). Jämfört med den äldre versionen av ST, kan bromströghet minskas med faktor 4.
- Den speciellt till den nya Focus ST anpassade elektroniska bromskraftförstärkaren bygger upp bromstrycket snabbare än ett hydraulsystem och erbjuder även en jämnare pedalkänsla.
- Den elektromekaniska EPAS-servostyrningen reagerar oerhört snabbt med en 15 procent snabbare transmission än hos de andra Focus-versionerna och kräver därför bara två varv från stopp till stopp.
- Den nya Focus ST drar i standardutförandet eller mot tilläggskostnad nytta av många olika förarassistanssystem och säkerhetssystem. Den innovativa Head-up-displayen är förstås också tillgänglig på begäran.
- Interiören erbjuder skraddarsydd Recaro-sportsäten, en nedtill tillplattad läderratt och tillräckligt med axelutrymme. Passagerarna på baksätena glädjer sig över det största knäutrymme i denna bilklass. ST-applikationer, tryckknappar och pedaler i aluminium sörjer för en harmonisk stämning. Turboladdarens laddtryck, oljetryck och oljetemperatur visas digitalt för föraren på Ford Performance-skärmen på instrumentpanelen.

Uppgifter och fakta – Ford Focus ST

Motor	2,3 liters EcoBoost-bensinmotor	2,0 liters EcoBlue-dieselmotor
Konstruktion, installation, antal cylindrar, ventiler	Rad, tvärgående, 4, 16	Rad, tvärgående, 4, 16
Cylindervolym cm ³	2 261	1 996
Prestanda kW (PS)	206 (280) vid 5 500 varv/min	140 (190) vid 3 500 varv/min
Max. vridmoment Nm	420 vid 3 000-4 000 varv/min	400 vid 2 000 varv/min
Diameter x takt mm	87,5 x 94,0	84,0 x 90,0
Kompressionsförhållande	10,0 : 1	16,5 : 1
Klassificering av avgaser	Euro 6d-TEMP	
Kamaxeldrift	Variabel via styrkedja med spännare	Kamrem
Motorstyrning / Beredning av blandning	Direktinsprutning av högtrycksbensin	Ford Common-Rail-insprutningssystem
Växellåda (manuell)	MMT6 *	MMT6
Körprestanda / förbrukning		
Acceleration från 0 - 100 km/h s	5,7 (5-dörrars)/5,8 (Turnier)	7,6 (5-dörrars) / 7,7 (Turnier)
Max. hastighet km/h	250	220
Bränsleförbrukning** l/100 km Stadskörning/landsvägskörning/kombinerad	10,8 / 6,2 / 7,9	5,9 / 4,2 / 4,8
CO ₂ -utsläpp** (kombineradkörning) g/km	179	125
Bränsletankens kapacitet l	52	
Körsträcka vid komb. förbrukning km	658	1083
Hjul / däck		
Däck (urval)	LM-fälg 8J x 18 med 235/40 R18; LM-fälg 8J x 19 med 235/35 R19	
Reservhjul	Däck-reparationssett; valfri: Nöd hjul (max. 80 km/h)	

* Senare lanseras ett alternativ med 7-växlars automatlåda.

** De angivna värdena uppmättes enligt den föreskrivna mätmetoden (§ 2 nrm. 5, 6, 6a personbil-EnVKV i aktuell version). Från och med 2018-09-01 ersätter WLTP den nya europeiska körcykeln (NEFZ). På grund av de realistiska provningsförhållandena är de enligt WLTP uppmätta bränsleförbruknings- och CO₂-emissionsvärden många gånger högre än de som mäts upp i enlighet med NEFZ.



Beräkningar för slagkolvmotor (fyrtaktsmotor)

P_e = effektiv motoreffekt [kW] V_H = motorns cylindervolym [dm³ / Liter]
 M = motorns vridmoment [Nm] n = motorvarvtal [min⁻¹]
 p_{me} = effektivt medeltryck i cylindern [bar] π = omkrets Pi \approx 3,1416 [-]

Anmärkningar: Kraften i en förbränningsmotor kan endast ökas via parametrarna motorns cylindervolym, varvtal och effektivt medeltryck (se formler i tabellen). p_{me} ökar t ex genom bättre cylinderfyllning (turboladdare, laddluftkylning, multiventilteknik, variabel ventilstyrning), lägre inre friktion eller av en fetare bränsleluftblandning. Tack vare konverteringssiffrorna 30 000 (respektive 1 200 och 25) får du de önskade kvantiteterna direkt i de vanliga enheterna om du använder de återstående parametrarna enligt det som anges ovan.

Exempelberäkning 1: Du vill öka det effektiva medeltrycket i cylindern för 2,3-liters EcoBoost-bensinmotorn vid max. prestanda. Följande data finns tillgängliga: $P_e = 206$ kW; $n = 5500$ varv/min; $V_H = 2,3$ Liter.
 Beräkning: $p_{me} = (P_e \times 1200) / (V_H \times n) = (206 \times 1200) / (2,3 \times 5500) = 247.200 / 12.650 = \mathbf{19,54 \text{ bar}}$

Exempelberäkning 2: Du vill få ut den 2,0 liters EcoBlue-dieselmotorns maximala vridmoment i driftpunkten. Du känner till: $M = 400$ Nm; $n = 2000$ varv/min.
 Beräkning: $P_e = (M \times \pi \times n) / 30.000 = (400 \times 3,1416 \times 2000) / 30.000 = \mathbf{83,78 \text{ kW}}$

Kantfräs MEC600 ▶



▲ Nitverktyg XPress 800

Skanning av QR-koder leder till tillverkarens produktvideor.

Nitverktyg XPress 800



Kantfräs MEC600



Revolutionära hjälpmedel

Nitverktyg och kantfräsar kantfräsar Förutom din personliga expertis är högkvalitativ verkstadsutrustning en av de viktigaste byggstenarna för perfekta arbetsresultat. Detta garanterar nöjda kunder som förblir lojala mot dig. Till din hjälp tillhandahåller Wieländer + Schill två nya verktyg.

Wieländer + Schill (W+S) har under många år varit en viktig Fordpartner och officiell leverantör av verkstadsutrustning. Redan i utvecklingsfasen av nya fordonsmodeller (personbilar, nyttofordon och nischmodeller) sker ett mycket nära samarbete. W+S spelar numera även en stor roll när det gäller karosserireparationer hos Fordåterförsäljarna. I denna rapport presenterar vi två innovativa verktyg.

Ytterligare information finns som vanligt i Ford Etis.

Dessa och andra specialverktyg, hjälpmedel och förbrukningsmaterial från Wieländer+Schill kan till attraktiva villkor beställas på <http://fo.OEM.wielanderschill.com> och www.fordspecialtools.com.

Här finns även ytterligare produktinformation. Dessutom hänvisar Ford Etis till verktygen i många reparationsanvisningar.

Nitverktyg XPress 800

Det nya nitsystemet Xpress 800 är ett förstklassigt och universellt verktyg. Tack vare innovativ tryckstyrning är systemet idealiskt för olika stans- och nitarbeten. Enhetens modulära teknik gör det möjligt att lätt anpassa många funktionsverktyg för olika arbeten. Enheten kan om så önskas kombineras med en serie hydraulcylindrar och de härför avsedda C-byglarna. Systemet utökas med en mängd specialverktyg för kundspecifika tillämpningar. Dessutom finns ett brett utbud av nitadaptrar från 20 till 50 kN.

Verktyget XPac är nytt i XPress nitverktygssystemet från W+S. Det är ett mekaniskt drivet, extremt kompakt och lätt hydrauliskt manöverdon. Det kan generera tryckkrafter upp till 100 kN. Med det justerbara vridmomentstödet kan nästan alla kommersiellt tillgängliga sladdlösa skruvdragare användas som drivkraft för hydraulsystemet - förutsatt att de uppnår ett vridmoment på minst 11,5 Nm.

Följande arbetsuppgifter är möjliga: Stansnitning, flödesform nitning, blindnitning, blindnitmuttrar, clinching (sammanfogning genom omformning).

Fördelar

- Högtryckspump med 1000 bar och tryckkrafter upp till 100 kN
- Körbeteende med låg pulsering på grund av hög frekvens
- Högtryckscylinder med 35 mm kolv
- Lyfthastighet 6 mm/s; total slaglängd 30 mm
- Direkt kraftinställning med automatisk ändavstängning och säkerhetsventil vid full slaglängd

Tekniska data	
Vikt XPress 800	från 6,3 kg
Vikt XPac (utan sladdlös skruvdragare)	3,4 kg
Vibration	< 2,5 m/s ² ISO / FDIS B662-11
Arbetstryck	max. 6,0 bar
Omgivningstemperatur	5 - 50 °C
Emissionsljudtrycksnivå	75 dB (A) LPAI
Sekundärt lufttryck	max. 800 bar / 1000 bar
Tryckkraft	max. 77 kN / 100 kN

Kantfräs MEC600

Kantfräsen MEC600 är det idealiska verktyget för professionell och tillförlitlig separation av den yttre karossplåten. Systemet är särskilt övertygande vid falskanter på dörrar, bakluckor, skärmkanter samt takkanaler och på platser där det inte skulle gå att komma åt med en konventionell vinkelslip. Fräsen är särskilt användbar på karosser som tillverkats med olika metoder. Bra på kritiska områden där till exempel stålplåt gränsar till aluminium. Vid övergångar, t ex från trösklar till A-stolparna, finns det vanligtvis flera plåtlager lappar över varandra.

Vid användning av klassiska slipmaskiner eller sågar kan djupare liggande skikt, eller till och med bärande strukturella element, skadas. En annan fördel är att ingen gnistbildning uppstår när man använder en rekommenderad skärolja. Detta minskar risken för skador. Dessutom är omgivande komponenter och glasrutor skonade och aluminiumdamm kan inte antändas.

Fräsens variabla styrning medger olika vinkelinställningar. Två bearbetningsdjup är fast inställda: 0,8 mm för stål och 1,2 mm för aluminium.

Fördelar

- Snabba verktygsbyten och hög användningssäkerhet
- Ingen värmeförbehandling
- Ingen gnistbildning (skärolja krävs)
- Innovativ hårdmetall-specialfräs
- Variabla vinkelpositioner för universella tillämpningar
- Två fräsdjup: 0,8 mm för stål- och 1,2 mm för aluminiumplåt
- Inga skador på djupare liggande plåtstrukturer

Tekniska data	
Vikt	2,05 kg
Överensstämmelsemärke	CE
Längd (slangpaket)	3,1 m
Längd x bredd	265 mm x 53 mm
Prestanda	600 watt
Vibration	3,6 m/s ²
Arbetstryck	6,3 bar
Luftförbrukning	1,3 m ³ /min
Omgivningstemperatur	0-40 °C
Ljudnivå	77 dB





Webbaserad katalog i 15 år

Ford Ecat: reservdelar och ersättningsdelar Reservdelsförsörjningen och logistiken bakom den är ett komplext system. Här förklarar vi det arbete som krävs för att du alltid snabbt ska kunna få tag på alla nödvändiga komponenter för till exempel en reparation. Dessutom vill vi passa på att fira ett litet jubileum.


Har du egentligen någon gång tänkt på hur reservdelsförsörjningen i Europa fungerar? Eller har du funderat på hur processerna bakom ser ut? För att alla auktoriserade Ford-återförsäljare ska kunna få de delar de beställt snabbt levererade till sig måste det finnas centralt utplacerade och lätt tillgängliga lager runt om i Europa. De garanterar korta leveranstider och bästa tillgänglighet. Det finns totalt sju centrallager (Parts Distribution Center/ PDC/distributionscenter) på olika platser i Europa: Köln (Tyskland), Valencia (Spanien), Daventry (England), Milano (Italien), Warszawa (Polen), Örebro (Sverige) och Paris (Frankrike). Från till exempel Köln sker leveranser till Tyskland, Österrike och Schweiz och från Daventry till England, Irland, Malta och Island.

När en tysk Ford-återförsäljare till exempel beställer en A/C-kompressor skickas förfrågan först till distributionscentret i Köln. Om kompressorn inte finns i lager

där skickas beställningen vidare till ett annat lager, till exempel Valencia. I de flesta fall påverkas leveranstiden obetydligt av detta. När det gäller vanliga slitdelar, som till exempel bromsbelägg, sker detta nästan aldrig eftersom principen om lika delar då gäller.

Vissa artiklar hålls inte i lager i alla Ford-depåer. Då levereras delen från ett annat Ford-lager. I Ford Ecat markeras detta med en särskild symbol (📍). Om du pekar med musen på den visas en "tooltip" med information om detta.


Varje lager ansvarar självt för lagerhållningen och reservdelsförsörjningen och anpassar beståndet efter de lokala behoven. Alla distributionscenter levererar de "nya" delarna först när de "gamla" är förbrukade. För att "äldre" delar inte ska bli liggande i lagret och bara de nyaste delarna hela tiden väljs använder Ford Ecat ett särskilt system. Användaren hänvisas till ersättningsdelar (delar som



[HÖRNEWS](#)
[HÄNDLERDATEN](#)
[LESEZEICHEN](#)
[LINKS](#)
[MEHRZEILEN](#)
[SUPPORT](#)
[TELE INFO](#)
[ALLES DURCHSUCHEN](#)
[WARENKORB](#)
[DMS](#)
[ABMELDEN](#)

DIREKTABRUF ERSATZTEILE = CEW 210210A STADT TELE TYP FINIS LON LON10 WÄHLUNG FLU SPRACHE Deutsch

ERSATZTEILE BAUKOMPLEXGÜTERUNG VERSELLER.DIGANG BILDREKTOVRUFF BESCHREIBUNG LOS SUCHEN FILTER



Focus 2014+ (CEW) | 2.0L Duratec (110kW/150PS) 

[Zur Einkaufsliste Favorit](#)
[Neue Einkaufsliste](#)
[Anmerkungen hinzufügen](#)

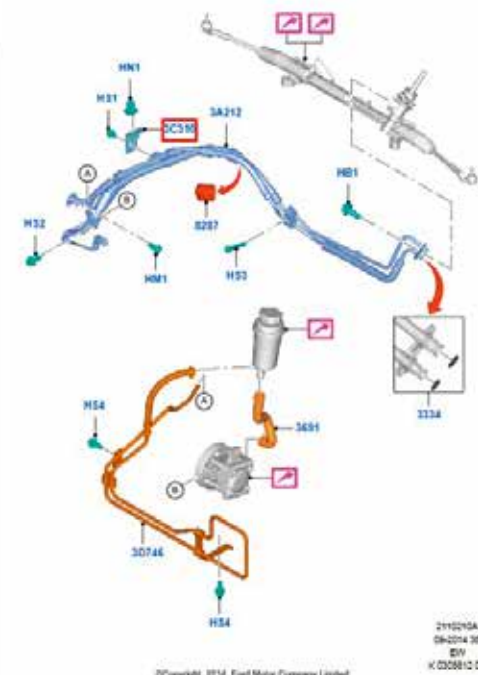
CEW Focus 2014+ (CEW) >> 2-Rahmen >> 102 Lenkgetriebe, Schläuche u. P... >> 10A Vor-/Rückschläuche - Servolenk.

< ABSCHNITT: 10A Vor-/Rückschläuche - Servolenk. Von: 06-10-2014 LH0, Hydr. Servolenkung-Drehzahlensor >

ABRUF/FINIS	BESCHREIBUNG/ANWENDUNGSINFORMATION	STK	LAGER
<input type="checkbox"/> 3691	Schlauch - Behälter an Pumpe • Von: 06-10-2014		
<input type="checkbox"/> 1872054	Verbindungsschlauch • Von: 06-10-2014 Bis: 27-08-2018	1	
<input type="checkbox"/> 3A212	Schlauch • Von: 06-10-2014		
<input checked="" type="checkbox"/> 3C510	Halterung • Von: 06-10-2014		
<input type="checkbox"/> 3D746	Ölkühler • Von: 06-10-2014		
<input type="checkbox"/> 1801234	Kühlschlange • Von: 06-10-2014	1	
<input type="checkbox"/> 8287	Schlauchscheile • Von: 06-10-2014 Programm, Kraftstoff-Zusatzheizung		
<input type="checkbox"/> 1875530	Schlauchscheile • Von: 06-10-2014 Programm, Kraftstoff-Zusatzheizung	1	
<input type="checkbox"/> H81	Bolzen • Von: 06-10-2014		
<input type="checkbox"/> 1444191	M8 x 12MM • Von: 06-10-2014	1	
<input type="checkbox"/> HMI	Hardware - Verschiedenes • Von: 06-10-2014		

D-5



210210A
06-2014 30
821
K 020812 01
©Copyright 2014, Ford Motor Company Limited

Version FORD-037-0.6.41 Powered by © DEC 2019

Om en efterfrågad reservdel inte är tillgänglig visar den här symbolen att det finns en ersättningsdel.

antas vara nyare) först när minsta antalet delar i lager (till exempel 10 bromsskivor av en viss typ) underskrids. Det kan hända att DMS hänvisar till en viss ersättningsdel medan Ford Ecat inte gör det. Informationen om ersättningsdelar som DMS hämtar är nämligen oberoende av marknad och lagertillgång. Ford Ecat baseras däremot på faktiska data från lagren.

Ford Ecat 15 år

När Ford Ecat introducerades 2004 var det ett stort genombrott. Det var det första webbaserade systemet för Fords verkstadsverksamhet. Ford Ecat hade utvecklats speciellt för certifierade Ford-återförsäljare. Det kan närmast som helst enkelt anpassas efter individuella behov. Nu har det gått 15 år sedan det nya programmet startade. Sedan dess har Ford Ecat moderniserats kontinuerligt och blivit något nästan antagligen tar för givet i ert dagliga arbete i verkstaden. Den stora framgången är minst lika mycket er förtjänst. Med all feedback vi fått har vi kunnat förbättra programmet hela tiden. Nu hoppas vi på ytterligare 15 lika framgångsrika år med Ford Ecat.

Tack vare det sofistikerade försörjningssystemet finns alltid de artiklar du behöver i lager eller går snabbt att få tag på.

Ytterligare information hittar du på:
www.FordEcat.com





Kvalitet och kompetens

SprayMax®-utbildning Ny teknik kräver både omfattande kunskaper och fackmässiga färdigheter. För vissa som jobbar med lackering hos Ford-återförsäljare finns det därför en speciell utbildning i hur man använder Fords aerosol-lackspray SprayMax®.

I Autoteam 2/2017 presenterade vi den innovativa patenterade 1K- och 2K-spraytekniken. Sedan introduktionen har de första kurserna i systemets användning och hantering hållits. Här ska vi följa en utbildning och även höra lite hur några av deltagarna upplevde den. När det gäller dessa utbildningar samarbetar Ford med olika partners, till exempel ktd i Calw i södra Tyskland.

Målgruppen för utbildningen är framförallt karosstekniker och lackerare men även serviceradgivare kan gå den. Intresserade från andra områden och avdelningar är också välkomna.

Syftet med SprayMax-systemet är att även mindre verkstäder som inte har någon egen lackeringsavdelning ska kunna utföra enklare lackeringsarbeten som påbättringar, Spot Repair-jobb och liknande. Uppdragen behöver inte läggas ut på någon annan, vilket kan bidra till att öka både omsättningen och lojaliteten bland kunderna.

- 1) Tack vare sprayhuvudets breda stråle blir spraybilden ungefär samma som med en professionell lackeringspistol – fast med betydligt mindre dimma ("overspray").
- 2) Instruktören visar först på lackprovmodellen hur man ska göra.
- 3) Sedan får deltagarna prova under handledning.





Stort tack till ktd för det fina mottagandet under vårt besök!

- 4) Efter att skador kontrollerats görs första slipningen.
- 5) Precis som på provmodellen demonstrerar instruktören även på stänkskärmen hur arbetet ska utföras.
- 6) Och sedan är det deltagarnas tur att prova (här med fyllprimer).
- 7) Mellan varje lackskikt tejpas delar av området för att kunna jämföras efteråt.

Utbildningen

Kursen tar en hel arbetsdag. Deltagare får på så sätt gott om tid för att öva själva och ställa frågor till instruktörerna.

När alla deltagare är samlade hålls först en ca 30 minuter lång teoretisk genomgång. Därefter följer ett praktiskt pass (med personlig skyddsutrustning) i mindre grupper i den stora toppmoderna träningsverkstaden. Här ska ett komplett lackeringsjobb utföras med den nya spraytekniken enligt Fords riktlinjer.

Första provlackeringen görs på så kallade lackprovmodeller för att få ett tredimensionellt lackprov. Redan på små ytor blir det tydligt hur lacken beter sig på rundningar och kanter.

Kursdeltagarna får också en originalstänkskärm från Ford att arbeta med. Som praktisk övning ska även nya delar kontrolleras beträffande skador först, till exempel om det finns deformationer, bucklor eller djupa repor ned till grundlacken, och repareras vid behov.

Erfarna instruktörer vägleder genom alla moment som ska utföras och finns till hands hela tiden. Eventuella frågor besvaras direkt och deltagarna kan när som helst få hjälp om de behöver. Högst åtta personer kan delta i varje kurs. Större grupper skulle göra det svårt för alla deltagare att hinna öva tillräckligt för att lära sig.

Efter kursen får varje deltagare varsitt startpaket med SprayMax-burkar. Det innehåller allt som behövs för att utföra ett komplett lackeringsjobb på stänkskärmen (rengöring, fyllprimer, färgton, klarlack och förtunning). Kursdeltagarna kan också få med sig ett prov som de kan visa upp för andra kolleger. Detta ger dessutom möjlighet att demonstrerar den fantastiska kvaliteten på arbetet och medföljande Ford-lackspecifikationer när de träffar kunder.

Obs! Alla SprayMax-2K-aerosolspray-er innehåller isocyanater. Du måste därför säkerställa att lokalen där de ska användas har tillräckligt god ventilation. Du måste dessutom alltid använda lämpligt andningsskydd. På grund av dessa skadliga ämnen får 2K-SprayMax-aerosollack inte heller säljas direkt till slutkund.

Förutom klarlack och baslack kan även 2K-DTM-fyllprimer (inom kort) samt 1K-förtunning (*FINIS 2 436 149*) och Aqua-silikonborttagning (*FINIS 2 436 147*) beställas via Ford Ecat. Med ett homogent lackeringsresultat löper arbetet på effektivt. Jämfört med spraypistol bildas mycket mindre dimma ("overspray"), vilket minskar risken för fel under appliceringen. ▶



Tips

När du beställer SprayMax-baslack ska du samtidigt också beställa motsvarande klarlack eftersom komponenterna de innehåller är framtagna för att passa ihop. Annars kommer du inte att få önskad färgton och kvalitet på resultatet som kunden förväntar sig. Dessutom är alla SprayMax-2K-lacker bensolbeständiga, vilket är mycket viktigt att tänka på när du till exempel ska lackera ett tanklock eller runt påfyllningsröret.

För ett proffsigt resultat ska du undvika att lackera "vätt i vätt". Håll dig strikt till de angivna avdunstningstiderna.

Har du inte tillgång till ett lackeringsbås med värmekammare bör du helst använda en mobil lacktork (med infraröd värme). Då går hela processen fortare.

Största fördelarna med de nya produkterna

1K-förtunning (*FINIS 2 436 149*): Ger perfekt övergång utan färgskiftningar eller ränder mot angränsande ytor, har utmärkt lösningsförmåga.

Aqua-silikonborttagningsmedel (*FINIS 2 436 147*): Rengör och avlägsnar fett effektivt, stärker vidhäftningsförmågan, räcker länge.



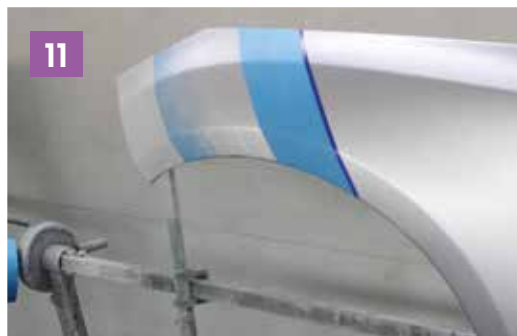
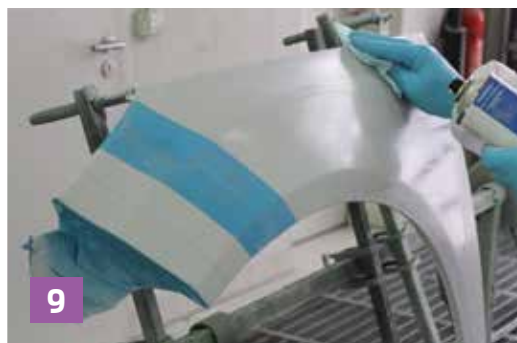
8) Fyllprimerområdet slipas.

9) Efter varje slipning och innan nästa skikt appliceras måste ytan vara helt ren och fri från fett. Här görs det med det nya Aqua-silikonborttagningsmedlet.

10) Bred stråle och kontinuerligt tryck ger ett perfekt lackeringsresultat.

11) Så här ser stänkskärmen ut efter att alla lackeringsmoment gjorts.

12) När tejpen tagits bort kan de olika lackskikten jämföras.



SprayMax®-lackernas produkttegenskaper

	Baslack	1K-klarlack	2K-klarlack
Avdunstning	5–10 minuter		
Beröringstorr	20 minuter (vid 20 °C)		80 minuter (vid 20 °C)
Torkning med infravärme	30 minuter	7 minuter	30 minuter
Polerbar	Efter 12 timmar		
Hållbarhet (oöppnad)	10 år		3 år
Hållbarhet (efter aktivering)	–		Används inom 48 timmar

Erfarenheter från kursen

Det är framförallt bas- och klarlackerna som skiljer sig från konventionella färgsprayburkar. Lackeringsresultaten var mycket imponerande och alla användare fick en aha-upplevelse. Ingen av deltagarna hade tidigare trott att det var möjligt att få ett sådant lackeringsresultat med bara en sprayburk.

Några röster från deltagarna

Vi passade på att fråga några deltagare hur kursen varit. Så här säger några Ford-återförsäljarkolleger:

– Jag har lärt mig mycket i dag. Instruktören var mycket trevlig och kunde svara på alla frågor. Helheten blir väldigt bra med produkten eftersom sprayhuvudet ger mycket bredare stråle. Man fick också en bra inblick i hur en lackerare jobbar och vad man kan göra själv. De här sprayerna kommer säkert till stor nytta, säger *Ronny S.*

- Utbildningen var mycket bra. Det var en lagom stor grupp. Jag kan mycket väl tänka mig att vi kan använda de här produkterna hos oss. Jag är för flera sådana här kurser, säger *Maik F.*
- Jag blev faktiskt överraskad. Jag visste inte hur bra den här produkten var. Den har så många användningsmöjligheter när det gäller vilka reparationer man kan göra. Och kvaliteten på resultatet blir perfekt. Det ser ut som ett proffs lackat skärmen, säger *Rainer P.*
- Jag är riktigt imponerad av kvaliteten på produkten. Jämfört med allt annat jag testat förut, oavsett vad det varit för produkter, så är detta verkligen ett jättekiv framåt när det gäller smarta reparationer, säger *Gerhard S.*



Hygienåtgärder

Rengöring av kupéfilterhus Pollenfiltret måste bytas regelbundet. Men för att resultatet ska bli optimalt är det viktigt att området runt om också görs rent ordentligt. Ford kan nu erbjuda en ny typ av rengöringsmedel som hjälper dig att göra detta effektivt.

I förra Autoteam-numret fick du mycket information om kupéfilter och deras egenskaper samt hur de fungerar. Den här gången ska vi titta närmare på hur du utför monteringen och demonteringen på bästa sätt. Du får även några bra tips.

Vi går också igenom hälsoriskerna med att inte strikt följa de föreskrivna bytesintervallen och som kan uppstå om du utför arbetet på fel sätt när du ska byta komponenter.

En särskilt viktig aspekt som länge försumrats, men fått ökat fokus på senare tid, är att filterhuset där filterelementet sitter måste rengöras ordentligt. Områdena runt om, såsom luftkanalerna, måste också rengöras nog.

Bakgrund

Genom fläkten för friskluftstillförseln eller klimatanläggningen sugts det hela tiden in pollen, damm och smuts. Och nästan alla dessa föroreningar fastnar i pollenfiltret.

Filterkonstruktionen gör dock att alla filter sakta sätts igen medan de används. Det gör att filtreringskapaciteten minskar snabbare och snabbare och komponenten måste bytas senast inom det bytesintervall som Ford fastställt.

Igensättningen ökar kraftigt när de organiska ämnena som tränger in i filterväven även startar en metabolisk process. Mögelsvampar, mikroorganismer och bakterier börjar växa på filtret och det bildas en så kallad filterkaka.

Föroreningarna som personerna i bilen utsätts för ökar förstas också mer och mer ju äldre kupéfiltret blir. Och hur långt bilen har gått spelar också in, för ju större luftgenomströmningen är desto mer förorenad blir också filterväven.

Men detta är inte bara begränsat till filterväven. Samma skadliga ämnen bildas på intilliggande områden (till exempel på filterhusets väggytor). Dessa ämnen utgör en hälsorisk som inte får underskattas.

Att sätta in ett nytt kupéfilter i ett filterhus som inte är rent kan alltså vara ett fatalt misstag. ▶

Undvika hälsorisker

Om man hela tiden får huvudvärk, blir torr i halsen eller får allergiska reaktioner (rinnande ögon och näsa och hosta) när man är i bilen kan problemet vara kupéfiltret eller klimatanläggningen. Till skillnad från ventilationen i exempelvis en bostad blåser bakterier, mikroorganismer och svampsporer kraftigt nästan rakt i ansiktet på personer som sitter i en bil (framförallt föraren och passageraren fram).

I en bil är dessutom luftcirkulationshastigheten mycket hög i ett mycket liten rum, vilket är en bidragande orsak till att patogena mikroorganismer växer särskilt snabbt i ventilationssystemet. Redan efter bara några kilometer kan luften till och med vara sämre inne i bilen än utanför.

I en undersökning på 50 testbilar kunde man fastställa höga koncentrationer av bakterier både i själva pollenfiltret och intilliggande delar (hus och kanaler) och i tilluften. Det finns inte heller något samband mellan lukt och skadlig beläggning. Många mikroorganismer har till exempel ingen lukt som människan över huvud taget kan uppfatta.

Det gör det än viktigare att regelbundet byta filter och rengöra området runt om noga, även om kunden inte skulle anmärka på att något skulle verka konstigt.



Produktinformation

När A/C-rengöraren introduceras tillhandahåller Ford som vanligt även reklam- och informationsmaterial, till exempel "PRODUCT NEWS".

Viktigt! Servicechecklisten kommer i framtiden att ha en anmärkning om att medlet ska användas vid byte av kupéfilter (till exempel Fords kupéluftfilter micronAir proTect). Rengöringen av huset och området runt om ersätter inte föreskriven service av klimatanläggningens förångare.

FINIS: 2 395 156



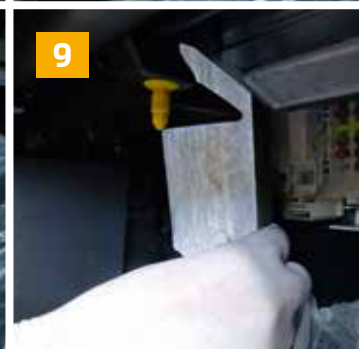
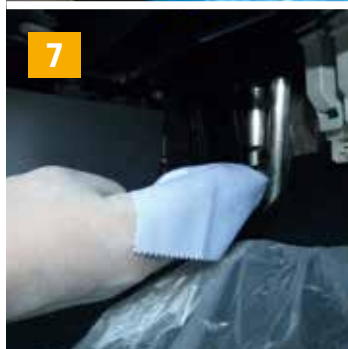
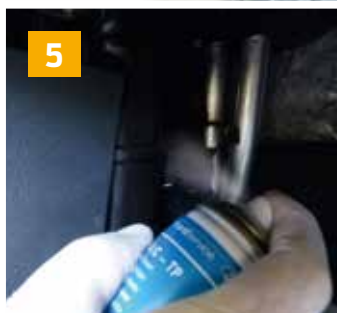
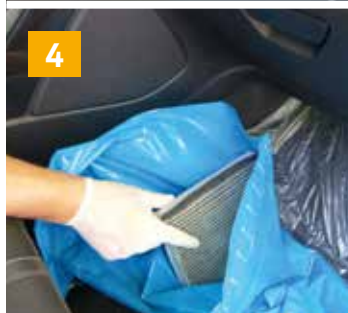
Fördelarna med Fords nya A/C-rengöring

- Om pollenfiltret byts enligt serviceschema och filterhuset och området runt om rengörs kan nästan all försämring av luftkvaliteten i bilen elimineras.
- Den speciella rengöringsformeln avlägsnar lukter och organiska och oorganiska föroreningar.
- Alla föroreningarrester från det gamla filtret avlägsnas så att det är rent i området när den nya komponenten ska monteras.
- En omedelbar kraftig förorening av den nya komponenten förhindras. Partiklar som lossnat från den gamla filterkakan avlägsnas med rengöringen och hamnar inte i ventilationssystemet.
- Tack vare rengöringen kommer det att dröja längre innan det nya filtret blir igensatt.
- Sprayhuvudet sprider rengöringsmedlet mycket jämnt och effektivt. Det ingår en 60 cm lång sond med ett litet "runtom-sprayhuvud" som gör det lättare att komma åt att spraya i längre kanaler mot förångaren och på alla väggar.
- Fords A/C-rengöring uppfyller ineluftstekniska hygienkrav för byte av pollenfilter.

Arbetsmoment

Fords riktlinjer för ditsättning och borttagning av kupéfiltret och för rengöring av området runt om måste följas exakt. Om detta inte görs kommer filtret inte att fungera till 100 % under drift och inte hålla så länge som väntat.

- Innan du börjar slår du av tändningen, värmefläkten och klimatanläggningen och tar bort eventuella lock (bild 1 och 2).
- Använd andningsskydd, handskar och skyddsglasögon.
- Skydda fotutrymmet mot partiklar som lossnar från filterkakan och rengöringsvätska som droppar genom att lägga ut folie.
- Ta bort pollenfiltret enligt anvisningarna i Ford Etis (3). Se till att så lite av den gamla beläggningen faller ur och smutsar ned områden runt om (som motorrummet och kupén).
- Stoppa det gamla filtret i en lufttät påse och hantera det som farligt avfall (4).
- Spraya filterhuset och alla åtkomliga ställen runt om direkt med A/C-rengöringen och torka av noga (5 och 6) eller fukta en mikrofiberduk med medlet och torka av med duken (7).
- **Varning!** Skydda elektroniska komponenter i sprayområdet mot fukt (till exempel genom att täcka över eller tejpa dem). Spraya inte direkt på fläktmotorn!



- Ta av sprayhuvudet på burken och sätt på sonden i stället och spraya försiktigt på svåråtkomliga ställen, som i luftkanalen i riktning mot förångaren (8).
- Låt rengöringen få dunsta ca 10 minuter.
- Sätt dit det nya pollenfiltret (9). Observera monteringsriktningen och kontrollera att det fäster ordentligt i huset. Sätt tillbaka alla lock.

Obs! Bilderna är tagna i en Ford Grand C-MAX (tillverkad 2016) och visar bara exempel på hur det kan se ut. Detaljerade anvisningar för alla Ford-modeller hittar du i Etis under gruppen "412 Luftkonditionering" under rubriken "Renluftfilter".

Skyddsutrustning

Ett kupéfilter som suttit länge i en bil är fullt med patogener och hör till något av det mest hälsofarliga du kan komma i kontakt med när arbetar på en bil. Medan du tar ut filtret kan du få på dig för flera månader gamla högkoncentrerade beläggningar från filtret som innehåller farliga mikroorganismer.

Därför är det ett absolut krav att du använder personlig skyddsutrustning när du utför detta arbete:

- Andningsskydd
- Handskar
- Skyddsglasögon

Mer information (t.ex. säkerhetsdatablad): www.msds.ford.com

Avfallshantering

Gamla kupéfilter måste hanteras på korrekt sätt. När du ska förflytta filtret från bilen till kärlet för farligt avfall måste du först stoppa det i en lufttät förpackning eller använda en lämplig skyddsfolie.





Tredje Ford Kuga-generationen

- Fords första SUV-modell som bygger på den nya globala C2-arkitekturen. Världspremiären var i april 2019 i Amsterdam. Lanseringen planeras till våren 2020.
- Olika innovativa drivlinekoncept: mild-, full- och laddhybrid. Även 1,5-liters EcoBoost-bensinmotor (88 eller 110 kW) och 1,5- eller 2,0-liters EcoBlue-dieselmotor (88 respektive 140 kW). Alla fordon uppfyller avgasnormen Euro 6d-TEMP.
- Som alternativ till den 6-växlade manuella växellådan som är standard finns det i kombination med EcoBlue-dieselmotorn en 8-stegad automatväxellåda med omvandlare med mycket snabb växling och adaptiv växlingsstrategi.
- Körlägesomkopplare med fem program: Normal, Sport, Eco, Slippery och Trail.
- Utrustningsvarianter: ST-Line, Titanium och Vignale.
- Kaross med 10 procent högre vridstyvhet och upp till 90 kg lägre vikt jämfört med 2:a Kuga-generationen. Lägre motorhuv och flackare vindruta.
- Ändrade yttermått: 89 mm längre, 44 mm bredare, 20 mm plattare. Hjulbasen har ökat till 2710 mm (+20 mm). Lastutrymmet har därmed blivit större och kupén rymligare (till exempel mer plats för huvudet, axlarna, höfterna, knäna).
- 12 lackfärger, bland annat de nya metallic-tonerna Sedona Orange och Diffused Silver samt treskiktfärgerna Lucid Red, White Platinum. Exklusivt för Vignale finns även Blue Panther.
- Optimal uppkoppling via FordPass Connect-modemet, som gör nya Kuga till ett mobilt trådlöst nätverk. På begäran kan en induktiv laddstation för smartphones också installeras.
- Stor högupplöst True Colour-instrumentdisplay (12,3 tum), som tack vare friformsteknik smälter in i interiören på ett harmoniskt sätt.
- Moderna förarassistanssystem (Ford Co-Pilot 360): döda vinkel-assistans med Cross Traffic Alert, intelligent fart-hållare med trafikskyltsigenkänning och filhållningssystem, köassistans med stop-and-go-funktion (i kombination med automatlåda), intelligenta LED-strålkastare och kamera-baserat kurvlyjus.
- Ytterligare höjdpunkter: vindrutedisplay, aktiv parkerings-assistans "Plus", Evasive Steering Assist, front- och back-kamera med vidvinkeloptik, filövervakningssystem och mycket mer.

Obs! All information är preliminär. Utrustning kan variera beroende på land. Strömförbrukning och koldioxidutsläpp enligt tillverkare.



Go Further